# Gesetz-Sammlung

für die

# Königlichen Preußischen Staaten.

## Nr. 113.


(Nr. 6896.) Staatsvertrag zwischen Preußen und Oesterreich, betreffend die Erweiterung der Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten. Vom 5. August 1867.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zur Vereinbarung des bei dem Prager Friedensschlusse in der Erklärung d. d. Prag, den 23. August 1866. vorbehaltenen Staatsvertrages zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Ludwig August Wilhelm Heise,

Allerhöchstihren Wirklichen Legationsrath Paul Ludwig Wilhelm Jordan;

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich:

Allerhöchstihren Ministerialrath und General-Inspektor der Eisenbahnen Johann Ferdinand Wagner, Ritter von Wagensburg,

welche, nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten, unter dem Vorbehalte der Ratifikation über folgende Punkte übereingekommen sind:

### Artikel I.

Nach der bei Unterzeichnung des Friedensvertrages zwischen Preußen und Oesterreich vollzogenen Erklärung d. d. Prag, den 23. August 1866. hat

1) die Königlich Preußische Regierung Sich verpflichtet, die Herstellung einer Eisenbahn von einem geeigneten Punkte der Schlesischen Gebirgsbahn bei Landshut nach der Oesterreichischen Grenze bei Liebau in der Richtung auf Schwadowitz zuzulassen und zu fördern; wogegen

2) die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung Ihrerseits die Herstellung einer Eisenbahn von einem geeigneten Punkte der Prag-Brünner Eisen-



Ausgegeben zu Berlin den 21. Oktober 1867.

Eisenbahn bei Wildenschwert bis zur Preußischen Grenze bei Mittelwalde in der Richtung auf Glatz in gleicher Weise gestatten und fördern wird.

## Artikel II.

Für die im Artikel I. sub 1. genannte Bahn ist Seitens der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung rücksichtlich der in Ihrem Gebiete belegenen Strecke bereits die Konzession an eine Gesellschaft ertheilt, und ist der Bau dieser Strecke in Ausführung begriffen.

Die Königlich Preußische Regierung wird die in Ihrem Gebiete belegene Strecke entweder als einen Theil der Schlesischen Gebirgsbahn auf Staatskosten ausführen, oder einem geeigneten Unternehmer die Baukonzession dafür ertheilen.

Falls die Königlich Preußische Regierung die vorgedachte Bahnstrecke auf Staatskosten ausführt, wird Sie dieselbe binnen thunlichst kurzer Zeit, und zwar spätestens bis zum 31. Dezember 1869., vollenden und dem Betriebe übergeben. Falls die Königlich Preußische Regierung die Baukonzession dafür einem Unternehmer ertheilt, wird Sie letzterem die Verpflichtung auferlegen und ihn mit allen Ihr zu Gebote stehenden Mitteln dazu anhalten, die vorbezeichnete Frist für die Vollendung des Bahnbaues und die Betriebseröffnung einzuhalten. Für den Fall, daß wider Erwarten die Königlich Preußische Regierung bis zum 1. Juli 1868. weder in der Lage sein sollte, Sich zur Herstellung der hier in Rede stehenden Bahnstrecke auf Staatskosten zu verpflichten, noch einem Preußischen Unternehmer die Konzession zur Ausführung derselben zu ertheilen, wird die Königlich Preußische Regierung mit einem Ihr Seitens der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung zu bezeichnenden Konzessionsbewerber wegen Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb, unter den in Preußen üblichen Bedingungen und, soweit dies in Ihrer Einwirkung liegt, unter Festhaltung des obenbezeichneten Vollendungstermins, unverweilt in Verhandlung treten.

## Artikel III.

Für die in Artikel I. sub 2. genannte Eisenbahn wird die Königlich Preußische Regierung rücksichtlich des auf Ihrem Gebiete belegenen Theiles der Bahn einem in Preußen domizilirenden Unternehmer die Konzession ertheilen und, nachdem dies geschehen, davon der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung unter Bezeichnung der in der Konzession für die Vollendung der Preußischen Bahnstrecke festgesetzten Frist Mittheilung machen.

Sollte die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung den in Oesterreich belegenen Theil dieser Bahn auf Staatskosten ausführen, oder einer Oesterreichischen Unternehmung die Konzession dafür ertheilen wollen, so wird Sie hiervon die Königlich Preußische Regierung vor Ablauf einer von dem Empfange der vorgedachten Mittheilung ab laufenden Frist von sechs Monaten benachrichtigen und, im Falle der Ausführung auf Staatskosten, die Vollendung des Baues und die Eröffnung des Betriebes bis zu demselben Zeitpunkte herbeiführen, zu welchem die Preußische Strecke ausgebaut und dem Betriebe übergeben sein wird; zur Einhaltung derselben Frist für die Vollendung der Oesterreichischen Bahnstrecke und für die Eröffnung des Betriebes auf derselben wird die Kaiserlich König-

Königlich Oesterreichische Regierung auch die von Ihr konzessionirte Oesterreichische Privatunternehmung verpflichten und anhalten, der im Uebrigen keine Bedingungen auferlegt werden sollen, welche ungünstiger wären, als die aus der Anlage A. ersichtlichen Konzessionsbedingungen.

Sollte die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung bis zum Ablaufe der vorgedachten sechsmonatlichen Frist der Königlich Preußischen Regierung weder Ihre Entschließung zum Ausbau der Oesterreichischen Bahnstrecke auf Staatskosten, noch die erfolgte Konzessionirung einer Oesterreichischen Privatunternehmung notifizirt haben, oder sollte sie bereits früher auf die Ausführung auf Staatskosten und auf die Konzessionirung einer Oesterreichischen Privatunternehmung durch eine gegen die Königlich Preußische Regierung abgegebene Erklärung verzichten, so wird Sie alsdann unverweilt demselben Unternehmer, welcher für den Preußischen Theil der Bahn die Konzession erhalten hat, nach Maaßgabe dieses Vertrages und unter Zugrundelegung der aus der Anlage A. ersichtlichen Bestimmungen, mit Festsetzung des den obigen Abreden entsprechenden Vollendungstermins, die Konzession auch für den in Oesterreich belegenen Theil dieser Eisenbahn ertheilen und davon der Königlich Preußischen Regierung Kenntniß geben.

Unter denselben Voraussetzungen wird die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung auch der Königlich Preußischen Regierung, falls dieselbe Sich etwa entschlossen haben sollte, die hier in Rede stehende Bahn in Ihrem Gebiete als Staatsbahn herzustellen und zu betreiben, auf einen entsprechenden Antrag die Konzession zum Bau und Betriebe der in das Kaiserlich Königlich Oesterreichische Gebiet fallenden Bahnstrecke unter gleich günstigen Bedingungen ertheilen.

## Artikel IV.

Die Königlich Preußische, sowie die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung werden den nach Artikeln II. und III. von Ihnen etwa zu konzessionirenden Oesterreichischen, beziehungsweise Preußischen Unternehmern dieselben Erleichterungen zu Theil werden lassen, welche die in den betreffenden Staaten bestehenden oder etwa künftig zu erlassenden Verordnungen für andere, ohne Zinsgarantie des Staats unternommene Eisenbahnen im Allgemeinen und grundsätzlich einräumen oder künftig einräumen werden. Es sollen auch alle gesetzlichen Bestimmungen, welche, vom Tage des Abschlusses dieses Vertrages an gerechnet, in Beziehung auf Eisenbahn-Unternehmungen von der Königlich Preußischen beziehungsweise von der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung erlassen werden, auf die in Rede stehenden Eisenbahnen für die Dauer der Konzessionsfrist nur Anwendung finden, soweit jene Bestimmungen mit diesem Vertrage und der Konzession nicht in Widerspruch stehen.

## Artikel V.

Die Punkte, wo die im Artikel I. genannten Eisenbahnen die Landesgrenzen überschreiten werden, sollen auf Grund der von den betreffenden Eisenbahnbau-Verwaltungen auszuarbeitenden Projekte nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende technische Kommissarien näher bestimmt werden.

### Artikel VI.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahnen soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen vier Fuß acht und einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Auch im Uebrigen sollen die nach diesem Vertrage zu bauenden Eisenbahnen und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichmäßigen Grundsätzen hergestellt werden, daß letztere von und nach den anschließenden Bahnen ungehindert übergehen oder auch gemeinschaftlich benutzt werden können.

Die von einer der kontrahirenden Hohen Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne nochmalige Prüfung auch auf den in dem Gebiete der anderen liegenden Bahnstrecken zugelassen werden.

### Artikel VII.

Die beiden kontrahirenden Hohen Regierungen verpflichten Sich, zuzulassen und anzuordnen, daß

1) die Schwadowitz-Landshuter Bahn mit der Schlesischen Gebirgsbahn,

2) die Glatz-Wildenschwerter Bahn mit der Prag-Brünner Eisenbahn

in unmittelbare, den Uebergang der Betriebsmittel gestattende Schienenverbindung gesetzt wird, und wird eine jede der kontrahirenden Hohen Regierungen in Ihrem Gebiete dafür Sorge tragen, daß für die Herstellung des betreffenden Anschlusses keine Bedingungen gestellt werden, welche das Zustandekommen des Unternehmens selbst erschweren würden.

Sollten die resp. Unternehmer die vorerwähnten Bahnen in die bestehenden Bahnhöfe zu Ruhbank beziehungsweise Wildenschwert einzuführen beabsichtigen, so werden die beiderseitigen Regierungen thunlichst darauf hinwirken, daß über die erforderliche gemeinschaftliche Benutzung der genannten beiden Bahnhöfe und deren Betriebsanlagen ein angemessenes Uebereinkommen zu Stande gebracht werde.

### Artikel VIII.

Die volle Landeshoheit (also auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt) bleibt in Ansehung der das Königlich Preußische und beziehungsweise das Kaiserlich Königlich Oesterreichische Gebiet durchschneidenden Bahnstrecken auf dem Preußischen Gebiete Seiner Majestät dem Könige von Preußen und auf dem Oesterreichischen Gebiete Seiner Majestät dem Kaiser von Oesterreich ausschließlich vorbehalten.

### Artikel IX.

Die Hohen Regierungen werden zur Handhabung des Ihnen über die Bahnstrecken in Ihrem Gebiete zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechts beständige Kommissarien bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu den Eisenbahnverwaltungen in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, welche nicht

zum

zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Landesbehörden geeignet sind.

Artikel X.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts der kontrahirenden Hohen Regierungen über die in Ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken und den darauf stattfindenden Betrieb verbleibt die Ausübung des Oberaufsichtsrechts über die den Betrieb führenden Eisenbahngesellschaften oder Eisenbahnverwaltungen im Allgemeinen derjenigen Regierung, in deren Gebiete dieselben ihren Sitz haben.

Artikel XI.

Sollte eine Oesterreichische Unternehmung innerhalb des Königlich Preußischen Landesgebietes, oder ein Preußischer Unternehmer innerhalb des Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Landesgebietes den Bau oder den Betrieb einer der im Artikel I. gedachten Eisenbahnen ganz oder theilweise übernehmen, so hat sich derselbe rücksichtlich aller aus der Anlage und beziehungsweise dem Bahnbetriebe herzuleitenden Entschädigungsansprüche der Gerichtsbarkeit und den Gesetzen des Staates zu unterwerfen, in welchem die Schadenszufügung stattgefunden hat.

Artikel XII.

Unterthanen des einen der kontrahirenden Staaten, welche von den Eisenbahnverwaltungen beim Betriebe der Bahnstrecke im Gebiete des anderen Staates angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes aus. Die Stellen der Lokalbeamten, mit Ausnahme der Bahnhofsvorstände, der Telegraphen- und derjenigen Beamten, welche mit der Erhebung von Geldern betraut sind, sollen jedoch thunlichst mit einheimischen Staatsangehörigen besetzt werden. Die Betriebsbeamten sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplinarbehandlung nur der Anstellungsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Artikel XIII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiet die betreffende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Die Tarifsätze für die in den beiderseitigen Gebieten zu bauenden, von ein und derselben Betriebsverwaltung geleiteten Bahnstrecken sollen nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden.

Es wird ferner darauf Bedacht genommen werden, daß auf jeder der beiden in Frage stehenden Eisenbahnen in jeder Richtung mindestens zwei durchgehende, Personen befördernde, eine möglichst bequeme Reiseverbindung mit den Anschlußbahnen gewährende Züge eingerichtet, sowie daß die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend regulirt werden, zu welchem Zwecke Sich die kontrahirenden Hohen Regierungen bei Ertheilung der Konzessionen die erforderliche Einwirkung auf die Betriebsverwaltungen sichern werden.

 Ar-

## Artikel XIV.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern beider Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

## Artikel XV.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden in Gemäßheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze zunächst durch die Beamten der Eisenbahnverwaltung gehandhabt werden.

## Artikel XVI.

Dafern die eine oder die andere der im Artikel I. genannten Eisenbahnen nicht in ihrer ganzen Ausdehnung von ein und demselben Unternehmer ausgeführt wird, soll der Betriebswechsel

1) auf der Landshut-Schwadowitzer Bahn in der Station Liebau,

2) auf der Wildenschwert-Glatzer Bahn in der Station Mittelwalde

stattfinden.

Die Königlich Preußische Regierung wird in diesem Falle dem von Ihr zu konzessionirenden Unternehmer die Verpflichtung auferlegen, den Betrieb auf der Strecke von der Oesterreichisch-Preußischen Grenze bis zu der Wechselstation Liebau beziehungsweise Mittelwalde an diejenige Unternehmung zu überlassen, welcher die Ausführung des Baues und Betriebes innerhalb des Oesterreichischen Staatsgebietes übertragen worden ist.

Die Einrichtungen des Baues und Betriebes, die Konstruktion des Oberbaues der Bahn und die Signal-Einrichtungen von der Oesterreichischen Grenze bis zu den Bahnhöfen zu Liebau und Mittelwalde sollen alsdann mit denjenigen Einrichtungen, welche in diesen Beziehungen für die auf Oesterreichischem Gebiete belegene Strecke dieser Bahnen genehmigt werden, übereinstimmen.

Die Anlage und Ausrüstung der Bahnhöfe in Liebau und Mittelwalde selbst erfolgt nach den in Preußen geltenden Grundsätzen.

## Artikel XVII.

Ueber die näheren Bedingungen der im zweiten Absatze des Artikels XVI. gedachten Betriebsüberlassung bleibt eine Verständigung zwischen den Eigenthümern der betreffenden Bahnstrecke und der den Betrieb auf derselben übernehmenden Verwaltung vorbehalten; doch soll die den Betrieb übernehmende Verwaltung durch die Konzessionsbedingungen oder in einer anderen geeignet erschei-

nen-

nenden Weise Seitens der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung jedenfalls bindend verpflichtet werden, die ordnungsmäßige Instandhaltung der ihr in Betrieb gegebenen Strecke nebst allen Zubehörungen, einschließlich der nach allgemeinen Preußischen Verwaltungsgrundsätzen erforderlich werdenden Erneuerungen, auf eigene Kosten zu übernehmen und den Eigenthümern das auf die betreffende Strecke verwendete und nachzuweisende Anlagekapital mit jährlich fünf Prozent zu verzinsen. Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlagen, welche die Königlich Preußische Regierung im Interesse des Verkehrs für geboten erachten möchte, werden auf Kosten der Eigenthümer der betreffenden Bahnstrecke ausgeführt werden; doch sollen die nachzuweisenden Kosten solcher Erweiterungen dem von der betriebsführenden Verwaltung zu verzinsenden Anlagekapital hinzutreten.

Wegen Mitbenutzung der Bahnhöfe und Bahnhofs-Anlagen in Liebau beziehungsweise Mittelwalde und wegen der den Eigenthümern dafür zu leistenden besonderen Entschädigung haben die beiderseitigen Bahnverwaltungen, unter Vorbehalt der Genehmigung ihrer resp. Regierungen, gleichfalls ein Abkommen mit einander zu treffen.

Beim Mangel eines Einverständnisses haben sich die Bahnverwaltungen den nach vorgängiger Verständigung gemeinschaftlich zu treffenden Anordnungen der kontrahirenden Hohen Regierungen zu fügen.

## Artikel XVIII.

Auf den im Artikel XVI. bezeichneten beiden Stationen wird zur Erreichung des im Artikel 8. des Handels- und Zollvertrages zwischen den Staaten des Deutschen Zoll- und Handelsvereins und Oesterreich vom 11. April 1865. bezeichneten Zweckes von beiden Seiten je ein Grenzzollamt gelegt und beziehungsweise zusammengelegt werden.

Diesen Grenzzollämtern zu Liebau und Mittelwalde sind mindestens die Befugnisse eines Nebenzollamts erster Klasse mit Begleitschein-Aus- und Abfertigungsbefugniß einzuräumen, und erklären Sich die kontrahirenden Hohen Regierungen bereit, diese Befugnisse seiner Zeit auch zu erweitern, wenn die Ausdehnung des Verkehrs dies erfordern sollte.

## Artikel XIX.

In Betreff der durch beiderseitige Kommissare seiner Zeit noch näher zu verabredenden Förmlichkeiten der zollamtlichen Revision und Abfertigung des Passagiergepäcks und der ein- und ausgehenden Güter, sowie der Paßrevision ertheilen beide Regierungen sich die Zusicherung, daß die Artikel I. erwähnten Eisenbahnen nicht minder günstig, als irgend eine andere in das Ausland übergehende Eisenbahnroute behandelt werden sollen, und daß im Interesse der Förderung des Verkehrs dabei jede, nach den in beiden Staaten bestehenden Gesetzen zulässige Erleichterung und Vereinfachung eintreten soll.

## Artikel XX.

Die wegen der Handhabung der Paß- und Fremdenpolizei bei Reisen mittelst

mittelst der Eisenbahn unter beiden Regierungen schon bestehenden oder noch zu verabredenden Bestimmungen sollen auch auf die in Rede stehenden Eisenbahnverbindungen Anwendung finden.

Ueber die den Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Polizeibeamten, welche auf den Bahnhöfen in Liebau und Mittelwalde stationirt werden möchten, beizulegenden Amtsbefugnisse bleibt eine besondere Verständigung unter den kontrahirenden Hohen Regierungen vorbehalten. Die diesfällige Verhandlung soll mindestens drei Monate vor Inbetriebsetzung der betreffenden Eisenbahn eröffnet und vor der Eröffnung des Betriebes thunlichst vollständig zum Abschlusse gebracht werden.

## Artikel XXI.

Die Regulirung des Post- und Telegraphenbetriebes auf den im Artikel I. genannten Eisenbahnen bleibt der besonderen Verständigung zwischen den beiderseitigen Post- und Telegraphenverwaltungen vorbehalten.

Bei der Regulirung des Postbetriebes wird davon ausgegangen werden, daß der Betriebswechsel an denselben Punkten stattfinden soll, welche nach Artikel XVI. für den Eisenbahnbetriebswechsel, beziehungsweise nach Artikel XVIII. für die Zollabfertigung in Aussicht genommen sind, und daß die Kosten des Posttransports jederseits bis zu diesen Punkten und beziehungsweise von diesen Punkten ab bestritten werden.

## Artikel XXII.

Es werden die Königlich Preußische Regierung den von einer Oesterreichischen Unternehmung auf Preußischem Gebiete geleiteten Betrieb, und die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung den von einem Preußischen Unternehmer auf Oesterreichischem Gebiete geleiteten Betrieb der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen mit keinen anderen oder höheren Abgaben belegen, als solchen, welche den Bahnbetrieb der Eisenbahnaktiengesellschaften in dem betreffenden Staate im Allgemeinen treffen. Derselbe Grundsatz soll Anwendung finden für den Fall, daß der Betrieb auf der Preußischen Strecke der Landshut-Schwadowitzer Bahn von der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung, sowie für den Fall, daß der Betrieb auf der Oesterreichischen Strecke der Wildenschwert-Glatzer Bahn von der Königlich Preußischen Regierung geleitet werden möchte.

## Artikel XXIII.

Für den Fall, daß die Preußische Strecke der Landshut-Schwadowitzer Bahn von einer Oesterreichischen Unternehmung gebaut werden sollte, und die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung in der Folge diese Bahn anzukaufen beabsichtigen möchte, wird die Königlich Preußische Regierung Ihre Zustimmung hierzu nicht versagen.

In gleicher Weise wird für den Fall, daß die Königlich Preußische Regierung Sich entschließen sollte, die von einem Preußischen Privatunternehmer gebaute Wildenschwert-Glatzer Eisenbahn anzukaufen, die Kaiserlich Königlich

Oesterreichische Regierung zu der Einlösung der Konzessionsrechte der auf Ihrem Gebiete belegenen Strecke Ihre Zustimmung nicht versagen.

Für den Eintritt des einen oder andern der vorerwähnten beiden Fälle behalten Sich jedoch beide kontrahirende Hohe Regierungen gegenseitig das Recht vor, nach Ablauf von dreißig Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, oder auch später in Folge einer mindestens Ein Jahr vorher zu machenden Ankündigung, eine Jede die in Ihrem Gebiete belegene Bahnstrecke gegen Erstattung der Anlagekosten in Eigenthum zu übernehmen.

Es soll alsdann, und auch eben so nach dem Ablauf der für die auf Oesterreichischem Gebiete belegenen Strecken der im Artikel I. bezeichneten Bahnen bestimmten Konzessionsfristen, zwischen den kontrahirenden Hohen Regierungen über die Fortführung des Betriebes auf den den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahnstrecken ein dem Verkehre und den beiderseitigen Interessen entsprechendes besonderes Uebereinkommen getroffen werden.

## Artikel XXIV.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden spätestens binnen vier Wochen in Berlin bewirkt werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen Berlin, den 5. August 1867.

(L. S.) Ludwig August Wilhelm Heise.
(L. S.) Paul Ludwig Wilhelm Jordan.
(L. S.) Johann Ferdinand Wagner, Ritter von Wagensburg.

---

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden zu Berlin bewirkt worden.

---

Anlage A.

# Bestimmungen

der

## Konzessionirung der Eisenbahnstrecke von einem geeigneten Punkte der nördlichen Staatsbahn bei Wildenschwert bis zur Preußischen Grenze bei Mittelwalde.

---

a) Die Fristen, innerhalb deren, vom Tage der Konzessionsertheilung ab gerechnet, der Bau dieser Bahnstrecke begonnen, gefördert und vollendet, und bis zu welcher die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden muß, werden von der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung mit Rücksicht auf die in dem Artikel III. des Staatsvertrages mit der Königlich Preußischen Regierung vom 5. August 1867. getroffenen Vereinbarung festgesetzt werden.

b) Das diesfällige Bauprojekt und die Detailpläne sind den kompetenten Oesterreichischen Behörden zur Genehmigung vorzulegen, und ist sich beim Baue der Strecke genau nach diesen behördlich genehmigten Plänen zu benehmen.

Es soll insbesondere bei der Festlegung der Trace und der Ausführung des Bahnbaues den militairischen Anforderungen volle Rechnung getragen und jene Theile der Kunstbauten, bei denen es verlangt wird, mit Sprengvorrichtungen versehen werden.

Ueberdies aber haben die betreffenden Konzessionaire sich den für den Eisenbahnbau in Oesterreich allgemein geltenden gesetzlichen Bestimmungen, und zwar insbesondere den Normen zu unterwerfen, welche der §. 10. des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854. (Reichsgesetzblatt vom Jahre 1854. Nr. 238.) hinsichtlich der bei den Begehungskommissionen festzustellenden Vorkehrungen gegen Feuersgefahr und sonstige Beschädigungen, dann in Betreff der Herstellung von durch den Eisenbahnbau unbenutzbar gewordenen Wegen, Brücken und sonstigen Kommunikationsmitteln, ferner der Herstellung besonderer früher nicht vorhandener, durch die in Folge des Eisenbahnbaues aber eintretender Kommunikationsstörung etwa nothwendig werdenden Bauten an Straßen, Brücken und Dämmen, dann Einfriedungen oder Absperrungen anordnet.

c) Den Konzessionairen wird zum Zwecke des Baues der gedachten Eisenbahnstrecke auf Oesterreichischem Gebiete das Recht der Expropriation

nach

nach den Bestimmungen der diesfälligen gesetzlichen Vorschriften in Ansehung jener Räume zugestanden, welche nach der Entscheidung der hierzu berufenen Oesterreichischen Behörden zur Ausführung der fraglichen Bahn für unumgänglich nothwendig erkannt werden.

d) Die Konzessionaire haben die Errichtung von Staats-Telegraphenleitungen längs der Eisenbahnstrecke und auf ihrem Grund und Boden unentgeltlich zu gestatten.

Im Falle solche Leitungen erbaut werden sollten, gestattet die Staatsverwaltung andererseits die Anbringung der Bahnbetriebs-Telegraphenleitung an ihren Säulen.

Was die näheren Modalitäten der Errichtung, Erhaltung und Benutzung des Bahntelegraphen anbelangt, so sind die Konzessionaire gehalten, diesfalls mit der Kaiserlich Königlichen Staatstelegraphen-Anstalt seiner Zeit ein eigenes Uebereinkommen zu treffen, um der Staatsverwaltung den Einfluß auf die Handhabung des Betriebs-Telegraphendienstes und die Ueberwachung desselben zu ermöglichen und zu sichern.

e) Rücksichtlich der Einmündung der in Rede stehenden Bahn in die Linie der nördlichen Staatsbahn bei Wildenschwert, dann in Betreff der aus diesem Anlasse erforderlichen Herstellungen und Bauten auf dem Stationsplatze Wildenschwert oder in der Nähe desselben und in Betreff der Einrichtung des Betriebsdienstes daselbst haben die Konzessionaire das Einverständniß mit der Kaiserlich Königlich privilegirten Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft zu pflegen, wie dies bezüglich des Dienstes in der Wechselstation Mittelwalde in analoger Weise im Artikel XVII. des Staatsvertrages vorgesehen ist. Das diesfällige Uebereinkommen ist der Oesterreichischen Regierung zur Genehmigung vorzulegen, welcher es auch vorbehalten bleibt, im Falle, daß in einer oder der anderen Beziehung kein Einverständniß der beiden Bahn-Unternehmungen erzielt werden sollte, nach Maaßgabe der bestehenden Gesetze und unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Staatsvertrages die Entscheidung zu treffen. Was insbesondere die Besorgung des Grenzdienstes in der Wechsel- und Uebergangsstation Mittelwalde betrifft, so wird durch Spezialverhandlungen der betreffenden Verwaltungszweige beider Staaten seiner Zeit noch näher festgestellt werden, in welcher Zahl und Ausdehnung in der genannten Station nach Maaßgabe der jeweiligen Verkehrsverhältnisse, Amts- und Manipulationslokalitäten für den Oesterreichischen Zoll-, Polizei-, Post- und Staats-Telegraphendienst und eventuell auch Wohnungsräume für die anständige Unterkunft der Oesterreichischen Zoll- und Polizeibeamten und Diener und der Kaiserlich Königlich Oesterreichischer Seits dort etwa stationirten Finanzwach-Angestellten, deren Zahl in keinem Falle die bei anderen Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Grenzzollämtern mit gleichen Abfertigungsbefugnissen übliche Anzahl überschreiten wird, zu beschaffen und zu erhalten seien.

Die Ausführung der so ermittelten Herstellungen wird im direkten Einvernehmen der beiderseitigen Regierungen erfolgen, es haben jedoch die Konzessionaire der Eisenbahnstrecke von einem geeigneten Punkte der nördlichen Staatsbahn bei Wildenschwert bis zur Oesterreichisch-Preußischen Grenze bei Mittelwalde die Verpflichtung auf sich zu nehmen, den jährlichen Miethszins, mit welchem die Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Aemter für die gedachten Amts- und Wohnungsräume in Anspruch genommen werden sollten, regelmäßig an den Oesterreichischen Staatsschatz zurückzuvergüten.

f) Bei der Ausführung des Betriebes auf der in Rede stehenden Eisenbahnstrecke haben sich die Konzessionaire den diesfalls bestehenden oder noch zu erlassenden Oesterreichischen Gesetzen (insofern sich dieselben mit dem abgeschlossenen Staatsvertrage nicht in Widerspruch befinden) zu unterwerfen. Insbesondere haben sich dieselben nach den Vorschriften der Eisenbahnbetriebs-Ordnung vom 16. November 1851. (Reichsgesetzblatt vom Jahre 1852. Nr. 1.) zu benehmen und daher auch zu nachfolgenden Leistungen zu verpflichten:

1) Dem hohen Oesterreichischen Aerar ist der den Verkehrsverhältnissen entsprechende Mehraufwand zu ersetzen, welcher demselben aus Anlaß der bezüglichen Bahn für die gefällsamtliche Ueberwachung und die eigentliche Polizeiaufsicht zur Last fällt; auch ist nach Maaßgabe des §. 88. des vorbezeichneten Gesetzes den Beamten der betroffenen Verwaltungszweige bei den in Angelegenheit der Eisenbahn vorkommenden Dienstreisen die freie Fahrt zu gewähren.

2) Die Konzessionaire haben allen Anforderungen zu entsprechen, welche zur Befriedigung der nachstehend bezeichneten Befugnisse der Kaiserlich Königlichen Postverwaltung Seitens der Kaiserlich Königlichen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde an dieselben gestellt werden.

Die Kaiserlich Königliche Post ist unentgeltlich zu befördern, und die Postverwaltung hat für je einen Zug in jeder Richtung die Abfahrtsstunden und die Fahrgeschwindigkeit zu bestimmen, kann weiter aber selbst jene Züge, deren Abfahrts- und Ankunftsstunden lediglich von der Bahnverwaltung bestimmt werden, event. unentgeltlich zur Postbeförderung benutzen.

Die Kaiserlich Königliche Postverwaltung ist ferner berechtigt, entweder die Beistellung zu Postzwecken vollkommen eingerichteter Hüttelwagen von Seiten der Bahnverwaltung zu verlangen, oder sich eigener Postwaggons zu bedienen und die unentgeltliche Beförderung der einen oder anderen dieser Postwaggons, sowie der die Postsendungen begleitenden Beamten und Diener, die gute Instandhaltung und die gehörige Bewahrung und Beaufsichtigung dieser Waggons in den Räumen und auf Kosten der Bahnanstalt, endlich die unentgeltliche Beleuchtung derselben von der letzteren zu fordern.

Wenn

Wenn die Kaiserlich Königliche Postverwaltung auf der in Oesterreich konzessionirten Bahnstrecke eine ambulante Post einzuführen findet, so sind anstatt der achträderigen oder vierräderigen gewöhnlichen Wagen die hierzu erforderlichen acht- oder vierräderigen, nach den Anforderungen der Postanstalt eingerichteten Post-Ambulancewagen von den Konzessionairen ohne Entgelt herzustellen und zu erhalten.

Sollte bei irgend einem für die Beförderung von Briefpacketen oder Postsendungen bestimmten Zuge kein Postwaggon beigestellt werden und keine Begleitung durch Postbedienstete stattfinden, so sind die Bahnbediensteten zu verpflichten, auch die Uebernahme und Uebergabe der mit dem betreffenden Zuge zu befördernden Posteffekten zu pflegen und dieselben während des Transportes gehörig zu verwahren. Wenn bei Fällen dieser Art Postsendungen durch Verschulden der Bahnbediensteten in Verlust gerathen oder beschädigt werden sollten, so haben die Konzessionaire zur Erlangung des Ersatzes von den Schuldtragenden behülflich zu sein. In jenen Bahnhöfen, welche in der Nähe von Postorten erbaut und zu welchen von den nächstgelegenen Postämtern Postverbindungen voraussichtlich eingerichtet werden, sollen Kammern zur einstweiligen sicheren Aufbewahrung der Postsendungen eingeräumt werden.

In jenen Fällen, wo der Postdienst auf der in Oesterreich gelegenen Strecke mehr als Einen achträderigen (oder zwei vierräderige) Wagen erfordern würde, hat übrigens die Bahnverwaltung für jeden weiter beizustellenden Wagen auf eine billige Entschädigung pro Bahnmeile Anspruch.

3) Wenn die Strecke von einem Punkte der nördlichen Staatsbahn bei Wildenschwert bis zur Oesterreichisch-Preußischen Grenze bei Mittelwalde für Oesterreichische Militairtransporte benutzt werden sollte, sind dieselben nach herabgesetzten Preisen zu befördern, und haben die Konzessionaire dem am 10. Dezember 1860. zwischen dem Kaiserlich Königlichen Kriegsministerium und den größeren Eisenbahnanstalten Oesterreichs abgeschlossenen Uebereinkommen über die Tarifsätze aller Gattungen von solchen Transporten beizutreten.

g) In Ansehung des für die fragliche Bahnstrecke überhaupt eintretenden Tarifs dürfen keine höheren Tarifgebühren und keine ungünstigeren Transportbedingungen festgesetzt werden, als auf den Linien der nördlichen Staatsbahn.

h) Die Konzessionaire haben die Verpflichtung, für den innerhalb des Oesterreichischen Staatsgebiets stattfindenden Dienst solche Beamte, Diener oder Arbeiter, welche wegen Verbrechen oder Vergehen, wegen Schleichhandel oder schwerer Gefällsübertretungen rechtskräftig verurtheilt, oder blos wegen Mangel rechtlicher Beweise von der Untersuchung enthoben worden sind,

sind, zum Dienste und beziehungsweise zur Arbeit wissentlich nicht zu verwenden.

i) Die Konzessionaire verzichten von vornherein auf jede Ersatzleistung oder Vergütung für solche Bahnzerstörungen, welche in Kriegsfällen aus militairischen Gründen etwa vorgenommen werden müßten.

k) Die Konzession wird auf neunzig Jahre vom Tage der Ausfertigung der Konzessions-Urkunde verliehen werden.

Nach Ablauf dieser Konzessionsdauer hat die fragliche Bahnstrecke von einem Punkte der nördlichen Staatsbahn bei Wildenschwert bis zur Oesterreichisch-Preußischen Grenze bei Mittelwalde mit allem beweglichen Zubehör in das freie unbelastete Eigenthum der Oesterreichischen Staatsverwaltung überzugehen.

---

(Nr. 6897.) Allerhöchster Erlaß vom 1. Mai 1867., betreffend die Uebertragung der Verwaltung der Hannoverschen Westbahn-Strecke Rheine-Emden auf die Königliche Direktion der Westphälischen Eisenbahn.

Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 27. April d. J. will Ich genehmigen, daß die Verwaltung der Strecke der Hannoverschen Westbahn von Rheine bis Emden vom 1. Januar 1868. ab auf die Direktion der Westphälischen Staats-Eisenbahn übertragen wird.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Berlin, den 1. Mai 1867.

**Wilhelm.**

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. Frh. v. d. Heydt. v. Roon.
Gr. v. Itzenplitz. v. Mühler. Gr. zur Lippe. v. Selchow.
Gr. zu Eulenburg.

An das Staatsministerium.

(Nr. 6898.) Allerhöchster Erlaß vom 28. September 1867., betreffend den Uebergang der Post- und Telegraphenverwaltung an den Präsidenten des Staatsministeriums.

Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 24. d. M. bestimme Ich, daß die Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens vom 15. Oktober d. J. ab von dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten mit den von demselben als Chef des Post- und Telegraphenwesens bisher geübten Befugnissen auf den Präsidenten des Staatsministeriums übergehe und unter dessen Verantwortlichkeit im Zusammenhange mit der vom 1. Januar k. J. ab dem Bundeskanzler zustehenden Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens des Norddeutschen Bundes bearbeitet werde.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Schloß Mainau, den 28. September 1867.

Wilhelm.

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. Frh. v. d. Heydt. v. Roon.
Gr. v. Itzenplitz. v. Mühler. v. Selchow. Gr. zu Eulenburg.

An das Staatsministerium.

---

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).